Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1910 — **ROMA — Lunedì, 22 agosto** — **Numero 195**

DIREZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. **32**: semestre L. **17**: trimestre L. **9**
» a domicilio e nel Regno: » » **36**: » » **19**: » » **10**
Per gli Stati dell'Unione postale: » » **80**: » » **41**: » » **22**
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. **0.25** } per ogni linea o spazio di linea
Altri annunzi . . . . » **0.30** }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. ***10*** *— nel Regno cent.* ***15*** *— arretrato in Roma cent.* ***20*** *— nel Regno cent.* ***30*** *— all'Estero cent.* ***35***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionalmente.

AVVISO.

Per gli effetti di cui all'art. 22 del R. decreto 11 giugno 1908, n. 525, si fa noto agli uffici ammessi alla distribuzione degli atti del Governo, che la Direzione della casa penale di Roma (tipografia delle Mantellate) ha terminata la spedizione degli atti in fogli sciolti dal n. 845 al n. 865 e dal n. 868 al n. 880 del 1910.

Gli eventuali reclami per il mancato ricevimento dei detti atti dovranno farsi entro un mese dalla pubblicazione del presente avviso.

Roma, 22 agosto 1910.

SOMMARIO

Parte ufficiale.

Parte non ufficiale.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 578 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il perimetro della zona monumentale di Roma, delimitato dalle leggi 18 dicembre 1898, n. 509, ed 11 luglio 1907, n. 502, viene esteso, agli effetti delle leggi stesse, in modo da comprendere anche i quattro appezzamenti di terreno segnati in rosso nell'annesso tipo, e distinti rispettivamente con le lettere *A*, *B*, *C*, *D*.

Art. 2.

Nella espropriazione dei fondi compresi negli appezzamenti predetti saranno applicate le norme contenute nell'art. 18 della legge 11 luglio 1907, n. 502, comprese quelle degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli, ivi richiamati, in base ai quali le indennità di espropriazione saranno liquidate.

Al pagamento di queste indennità si provvederà con gli stanziamenti concessi dall'art. 20 della legge 11 luglio 1907, n. 502.

Art. 3.

Nella espropriazione dei fondi e stabili compresi nel perimetro della zona monumentale a norma di questa e delle leggi precedenti, il prefetto potrà autorizzare la occupazione temporanea, nei modi e con le norme di cui negli articoli 71, 72 e 73 della legge 25 giugno

1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica.

Art. 4.

Tutte le facoltà consentite dall'art. 17 della legge 11 luglio 1907, n. 502 specialmente per quanto riguarda il vincolo considerato dall'ultimo capoverso di tale articolo, sono protratte di un triennio, cioè sino al 22 luglio 1913.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 17 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

CREDARO.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Il numero 566 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la legge 12 luglio 1908, n. 444, con la quale il Governo fu autorizzato a concedere, mediante asta pubblica o per licitazione privata, la sola costruzione della ferrovia Belluno-Cadore col sistema della sovvenzione governativa, della compartecipazione ai prodotti e delle offerte degli enti interessati, secondo le disposizioni del R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis* (serie 3ª), convertito nella legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª), riservandone allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile;

Considerato che, essendo andata deserta l'asta tenutasi il giorno 22 gennaio 1910 per la concessione della sola costruzione della ferrovia Belluno-Cadore a norma dell'art. 3 della citata legge 12 luglio 1903, n. 444, mediante convenzione stipulata in data 18 luglio 1910 la stessa concessione è stata accordata a trattativa privata all'ingegnere Luigi Conti-Vecchi;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata e resa esecutoria la convenzione per la concessione della costruzione della ferrovia principale a trazione a vapore ed a sezione normale Belluno-Cadore stipulata il giorno 18 luglio 1910 fra il Ministero dei lavori pubblici per conto dell'Amministrazione dello Stato e l'ingegnere Luigi Conti-Vecchi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 luglio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

N. 70 di repertorio.

CONVENZIONE

per la concessione della costruzione della ferrovia principale a trazione a vapore ed a sezione normale Belluno-Cadore.

Regnando Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

L'anno millenovecentodieci addì diciotto del mese di luglio in Roma ed in una sala del Ministero dei lavori pubblici avanti di me cav. avv. Carlo Petrocchi, primo segretario delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale, ed alla presenza dei signori on. avv. Attilio Loero fu Andrea, nato a Genova domiciliato a Bologna, e avv. Carlo Casati fu Pietro, nato ad Alessandria e domiciliato in Roma, testimoni idonei a forma di legge ed a me personalmente cogniti;

Premesso:

che la legge 12 luglio 1908, n. 444, ha autorizzato il Governo a procedere alla concessione di sola costruzione della linea Belluno-Cadore in base alle offerte degli enti interessati, alla sovvenzione governativa e alla compartecipazione del concessionario nei prodotti, prescrivendo che la concessione stessa abbia termine quando siano rimborsate le spese di costruzione, ma in nessun caso possa avere durata superiore ai 70 anni;

che la legge stessa dà facoltà al Governo di procedere alla concessione di detta linea per trattativa privata, quando l'asta sia andata deserta, o sia rimasta senza effetto la licitazione privata;

che essendo andato deserto l'esperimento d'asta tenuto il 22 gennaio 1910, come risulta dall'unito verbale, il signor ingegnere Luigi Conti-Vecchi, direttore della costruzione delle ferrovie Iseo-Edolo e Iseo-Provato, si è offerto di assumere la detta concessione riducendo l'annua sovvenzione chilometrica governativa da L. 15,000 a L. 14,900 e la compartecipazione annua chilometrica ai prodotti della linea depurati delle sole spese di esercizio da L. 4057 a L. 3890;

che tali riduzioni corrispondono ad un ribasso del 1.76029 0/0, sullo intiero ammontare dei lavori contemplati nel progetto di massima in data 24 agosto e 18 settembre 1909, compilato dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, preventivato nella somma complessiva di L. 16,439,783, compresevi L. 835,877 per interessi al tasso del 4 0/0 calcolato per mesi 15 pel tratto Belluno-Perarolo e per mesi 18 pel tratto da Perarolo a Pieve di Cadore, e che pertanto il ribasso stesso dovrà applicarsi sulla minore o maggiore cifra, che a norma della legge 12 luglio 1908, n. 444 ed alle disposizioni dell'art. 6 della presente convenzione risulterà dal progetto esecutivo;

che per la determinazione del costo del progetto esecutivo saranno da applicarsi i prezzi elementari della stima del progetto di massima;

che in accoglimento di tale proposta volendosi ora procedere alla stipulazione del formale contratto, si sono personalmente costituiti avanti di me, primo segretario infrascritto, e alla presenza dei mentovati testimoni;

da una parte

Sua Eccellenza l'avv. Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato;

e dall'altra
il signor ing. Luigi Conti-Vecchi fu Ignazio, nato a Fivizzano e domiciliato ad Iseo.

Le parti come sopra costituite, avendo dichiarato di avere per rate e ferme le suesposte premesse, stipulano quanto segue:

Art. 1.

In seguito al risultato negativo dell'asta pubblica tenutasi in Roma il 22 gennaio 1910, il Governo accorda al sig. ing. Luigi Conti-Vecchi, direttore della costruzione delle ferrovie Iseo-Edolo ed Iseo-Rovato, la concessione di sola costruzione della ferrovia principale Belluno-Cadore necessaria al completamento della rete dello Stato, a norma della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art. 2.

Il costo di costruzione della linea, secondo il progetto di massima, redatto dalla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, residente in Padova, in data 24 agosto-18 settembre 1909, è previsto in L. 16,439,783 e ridotto a L. 16,150,395.29, tenuto conto del ribasso offerto sulla sovvenzione governativa e sulla compartecipazione ai prodotti, corrispondente al 1.76029 0[0 del costo stesso.

Di tale ribasso si dovrà tener conto, entro i limiti di cui al seguente art. 6, nella valutazione del minore o maggiore costo definitivo della linea in base al progetto esecutivo approvato e nella valutazione delle varianti ed aggiunte di cui all'art. 3 della citata legge.

Per l'ammortamento in 50 anni dell'importo chilometrico di costruzione è provvisoriamente stabilita l'annualità in L. 18,700 in base al saggio di capitalizzazione del 4.93 0[0 che dovrà adottarsi per la determinazione dell'annualità, corrispondente al costo definitivo e per tutti gli effetti della presente concessione.

Art. 3.

Per la linea Belluno-Cadore il prodotto lordo iniziale chilometrico è previsto in L. 10,200.

Art. 4.

Il corrispettivo della concessione è rappresentato:

a) dalle offerte degli enti interessati assunte in L. 1,000,000;

b) dalla sovvenzione annua governativa di L. 15,000 a chilometro per 50 anni e ridotta a L. 14,900 per effetto del suindicato ribasso;

c) dalla compartecipazione di annue L. 4,057 per chilometro ai prodotti della linea depurati dalle sole spese di esercizio, ridotta a L. 3,800 per effetto del ribasso anzidetto.

Art. 5.

Le offerte a fondo perduto dagli enti interessati, che già sono state riconosciute ed accertate dal concessionario nella somma complessiva di L. 1,000,000 (un milione), saranno corrisposte dagli enti entro un anno dall'apertura della linea all'esercizio, o in diverse rate annuali dopo l'apertura stessa, alle condizioni e nei modi che saranno stabiliti fra i Comuni, la Comunità cadorina e la provincia di Belluno col concessionario. Detti contributi sono riscossi direttamente dal concessionario senza che lo Stato possa mai essere tenuto a risponderne anche in caso di completo mancato pagamento.

In caso di riscatto tali offerte continuano ad essere dovute al concessionario diffalcandosi dalla indennità di riscatto le somme pagate o da pagarsi.

In caso invece di decadenza le residue offerte sono devolute allo Stato.

Art. 6.

La sovvenzione annua governativa e la compartecipazione ai prodotti della linea, depurati dalle sole spese di esercizio, di cui al precedente art. 4, saranno definitivamente stabilite in base all'ammontare del progetto esecutivo, depurato del ribasso di asta a norma del precedente art. 2 e salvo quanto è previsto dall'art. 8 per le varianti proposte dal concessionario o richieste dal Governo.

Resta, però, fino da ora convenzionalmente stabilito che, astrazione fatta dalle ora dette varianti, come al concessionario non potrà mai essere corrisposta una sovvenzione maggiore di L. 15,000 ed una compartecipazione ai prodotti superiore a L. 4057 per chilometro di linea e per la durata di 50 anni anche quando, in conseguenza di aumento nello ammontare del progetto esecutivo, in confronto a quello del progetto di massima in L. 16,150,395.29, ciò si rendesse necessaria, così le indicate sovvenzione e compartecipazione non potranno essere ridotte a misura rispettivamente inferiore di L. 14,900 e di L. 3300 per chilometro di linea e per la durata di 50 anni, nel caso in cui l'ammontare del progetto esecutivo anzidetto risultasse inferiore a quello del progetto di massima.

La sovvenzione annua come sopra stabilita sarà corrisposta sull'intiera lunghezza della linea misurata fra lo scambio d'innesto colla linea Treviso-Belluno e l'estremità della linea dopo la stazione di Pieve di Cadore presso il torrente Molinà e verrà corrisposta posticipatamente di anno in anno per cinquanta anni, salvo che la concessione non abbia minore durata nel caso previsto dall'art. 2 della citata legge 12 luglio 1908, n. 444.

Agli effetti di tale liquidazione sulla lunghezza di m. 43.900 risultante dal progetto di massima di cui al precedente art. 2, non sarà tollerata eccedenza maggiore del due per cento.

Detta sovvenzione è dovuta per tronchi nella indicata misura man mano che essi si apriranno all'esercizio, ma il pagamento della sovvenzione relativo al primo tronco non sarà effettuato se non saranno già eseguiti nel secondo e nel terzo tronco, a giudizio insindacabile della Commissione collaudatrice, espropriazioni, lavori e provviste per l'importo di almeno L. 1,500,000; e così pure il pagamento della sovvenzione relativa al secondo tronco sarà effettuato solo quando sieno stati eseguiti nel terzo tronco espropriazioni, lavori e provviste per un importo non inferiore a lire 1,500,000.

Art. 7.

Agli effetti della compartecipazione il coefficiente d'esercizio è determinato nel 0.60 0[0 in misura fissa ed invariabile per tutta la durata della concessione.

Qualunque sia l'aumento dei prodotti, la compartecipazione non può mai eccedere in un anno il limite massimo di L. 4,130 a chilometro, ed è valutata secondo le contabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le quali fanno piena fede tra le parti.

La compartecipazione ha termine quando sia rimborsata la differenza di cui all'art. 2 della legge 12 luglio 1908, n. 444, ma in nessun caso può avere durata maggiore di quella della concessione.

Art. 7-*bis*.

Il termine per la presentazione del progetto esecutivo da parte del concessionario all'ufficio speciale delle ferrovie è stabilito in mesi due e mezzo dalla data di pubblicazione del decreto di concessione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, pel primo tronco da Belluno a Longarone; in mesi tre dall'approvazione del progetto del detto primo tronco pel secondo tronco da Longarone a Perarolo, ed in mesi quattro dall'approvazione di questo progetto pel terzo tronco da Perarolo a Pieve di Cadore (Molinà).

Occorrendo modifiche saranno stabiliti dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) i termini per la presentazione delle modifiche richieste.

Art. 8.

Le varianti che a termine dell'art. 3 della legge 12 luglio 1908, n. 444, il concessionario potrà proporre, dopo l'approvazione del progetto esecutivo, devono, nel limite delle modalità generali fissate dall'unito capitolato, avere per iscopo il miglioramento delle condizioni della costruzione e dell'esercizio della linea concessa, e dovranno essere proposte dal concessionario con regolari progetti di esecuzione.

Le varianti medesime non potranno mai dar luogo ad aumento della sovvenzione, nè della compartecipazione ai prodotti della linea e la proposta e l'esame di esse non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti dall'art. 3° dell'unito capitolato pel compimento della linea.

Ove la determinazione dell'economia, in caso di varianti proposte dal concessionario, o della maggiore spesa nel caso di varianti richieste dal Governo, ma non comprese negli obblighi del concessionario in forza del successivo art. 10 non potesse essere fatta di accordo, sarà stabilita da arbitri nominati come all'art. 19 della presente convenzione.

Art. 9.

La facoltà di riscatto spettante allo Stato non può essere esercitata prima di trenta anni dalla data di consegna della linea, di cui all'art. 4 del capitolato annesso alla presente convenzione.

Art. 10.

Sono ad esclusivo carico del concessionario:

a) le maggiori espropriazioni ed i maggiori lavori di opere addizionali di ogni specie, non previsti nel progetto esecutivo o nei progetti di varianti debitamente approvati, occorrenti a regola d'arte per la completa costruzione e per la buona stabilità della ferrovia e delle singole sue parti, dipendenze ed accessori; in caso di contestazione sulla necessità di tale opere non previste nei progetti approvati si applicano le disposizioni dell'art. 19 della presente convenzione;

b) le spese di riduzioni in pristino ordinate dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) nel caso di varianti eseguite senza preventiva approvazione.

Art. 11.

Il concessionario è tenuto:

a) al osservare nella contabilizzazione dei lavori le norme tutte prescritte sugli appalti di opere di conto dello Stato:

b) a somministrare a proprie spese ai funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie incaricati della vigilanza sulla costruzione i mezzi di verificazione necessari per esperimentare i materiali, praticare scandagli ed eseguire tracciamenti, misurazioni e le operazioni tutte necessarie per l'accertamento della regolare esecuzione dei lavori.

Art. 12.

È in facoltà del Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) di ordinare la sospensione e la demolizione o correzione delle opere e l'esclusione delle provviste non conformi ai progetti ed al contratto, salvo a provvedervi d'ufficio a conto e rischio del concessionario in caso di inadempienza.

Art. 13.

Trascorsi infruttuosamente i termini assegnati all'art. 7-*bis* della presente convenzione per la presentazione del progetto esecutivo dei singoli tronchi, nel modo indicato all'art. 2 dell'annesso capitolato o quelli pure indicati al precedente art. 7-*bis* per la ripresentazione del progetto esecutivo medesimo, nel caso in cui fossero richieste delle modifiche, il concessionario incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella decadenza della concessione e nella perdita di metà della cauzione, che sarà devoluta allo Stato. Potranno però essergli accordate delle proroghe, purchè richieste almeno 15 giorni prima della scadenza e quando vi concorrano giustificati motivi.

Le dette proroghe non potranno però, nel loro complesso, superare i termini stabiliti col precedente art. 7-*bis*.

Se il concessionario non inizierà i lavori nel termine assegnato all'art. 3 dell'annesso capitolato, dopo una formale ingiunzione, fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici, incorrerà, allo spirare del nuovo termine prefissogli con la ingiunzione, e senza bisogno di altra costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita dell'intera cauzione, la quale sarà devoluta allo Stato.

Ove concorrano giustificati motivi, potranno essere accordate, se chieste prima della scadenza, proroghe che nel loro insieme non supereranno la durata di un anno. Tali proroghe si intenderanno estese al termine fissato nello stesso art. 3 per la ultimazione dei lavori.

Se dopo due anni dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno del R. decreto di approvazione della convenzione i lavori non saranno avanzati e le provviste eseguite in modo da rendere sicura l'apertura della intera linea all' esercizio nei termini stabiliti nel citato art. 3, o come sopra prorogati, il concessionario incorrerà pure, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione, che sarà devoluta allo Stato.

Anche in questo caso, se domandate prima della scadenza ed ove concorrano giustificati motivi, potranno essere accordate proroghe tali, che, cumulate con quelle eventualmente già accordate per l'inizio dei lavori, non superino la durata di un anno.

Finalmente se i lavori non saranno compiuti o le provviste non eseguite in modo da potersi aprire all'esercizio l' intera linea nei termini stabiliti nel citato art. 3 o diversamente fissati in uno dei predetti provvedimenti di proroga, il concessionario incorrerà, salvo comprovati casi di forza maggiore, in una multa di L. 100 per ogni giorno di ritardo; tale multa sarà prelevata dalla cauzione, se il concessionario non provvederà al pagamento.

Decorsi però sei mesi dal giorno in cui sia incominciata l'applicazione della multa senza che la linea possa aprirsi all'esercizio, il concessionario incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella decadenza dalla concessione e nella perdita della intera cauzione, fatta deduzione della somma complessiva che fosse stata pagata per multe e osservato quanto dispone l'art. 253 della legge sui lavori pubblici per la parte di cauzione già restituita.

Art. 14.

Nei casi di decadenza dalla concessione, nella conseguente applicazione degli articoli 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, come pure nel caso previsto dall'art. 253 della stessa legge, la stima è devoluta ai tre arbitri inappellabili, da nominarsi come all'art. 19 della presente convenzione.

Art. 15.

Il concessionario rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità e compensi di cui agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici, che gli potessero competere per diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea, nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse direttamente o mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimento di danni a favore del concessionario stesso.

Art. 16.

È vietata la cessione della concessione durante l'esecuzione dei lavori.

Approvato il collaudo della linea, la cessione è nulla senza l'approvazione governativa.

Art. 17.

Del presente contratto fa parte integrale il capitolato annesso.

A garanzia degli obblighi assunti il concessionario ha prestato la cauzione di L. 400,000 (quattrocentomila), giusta le due dichiarazioni provvisorie 13 luglio 1910, nn. 59 e 60, attestanti ciascuna il deposito di duecentomila lire in consolidato 3.75 e 3.50 per cento, e si obbliga di prestare una seconda cauzione complementare di L. 400,000 (quattrocentomila) entro due mesi dalla pubblicazione del decreto che approva la concessione, a norma dell'art. 76 del regolamento 17 giugno 1900, n. 306 per l'esecuzione della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

L'intera cauzione di L. 800,000 dovrà restituirsi per una metà quando l'importo complessivo dei lavori e delle provviste eseguite raggiunga i due terzi dell'ammontare del costo di costruzione dell'intera linea e per l'altra metà dopo intervenuto il collaudo definitivo del terzo tronco.

Nei casi di diminuzioni per spese eseguite d'ufficio o per altro titolo, il concessionario è tenuto, sotto pena di decadenza, a reintegrarla nel termine che verrà stabilito dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie).

Art. 18.

In corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza della costruzione, il concessionario pagherà al tesoro l'annua somma di L. 2,600, dall'inizio dei lavori sino alla consegna della ferrovia.

Art. 19.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al ministro dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per la esecuzione della presente convenzione e dello annesso capitolato, il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che il concessionario non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni, che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno, dalla parte che ne ha interesse, sottoposte alla giurisdizione ordinaria di Roma, a meno che le parti con apposita atto di compromesso non preferiscano deferirle ad un collegio di tre arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciare come amichevoli compositori, ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro; il terzo sarà nominato d'accordo fra le parti stesse, e, in difetto, dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 20.

Il concessionario per gli effetti di questa convenzione elegge il suo domicilio legale in Roma, dove dovrà anche stabilire apposita rappresentanza.

Art. 21.

Approvata la presente convenzione con R. decreto registrato alla Corte dei conti, il progetto di cui all'art. 2 viene consegnato al concessionario, che ne accusa ricevuta rimanendo sollevata e indenne l'Amministrazione governativa da ogni e qualunque molestia relativa al progetto.

Art. 22.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto Reale registrato alla Corte dei conti.

Art. 23.

Le spese del presente atto, da registrarsi col diritto fisso di una lira, sono a carico del concessionario.

Col diritto fisso di una lira saranno pure registrati gli atti relativi all'acquisto ed alla espropriazione dei terreni e d'altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa e sue dipendenze.

E, richiesto, io primo segretario, ho ricevuto e pubblicato il presente atto, mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce, ed in presenza dei testimoni alle parti, che, da me interpellate, prima di sottoscriverlo, hanno dichiarato essere l'atto stesso conforme alla loro volontà.

Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.
Il concessionario
Ing. Luigi Conti-Vecchi.
Attilio Loero, teste.
Carlo Casati, teste.
Il primo segretario delegato ai contratti
Carlo Petrocchi.

CAPITOLATO annesso alla convenzione per la concessione della ferrovia principale a trazione a vapore ed a sezione normale Belluno-Cadore.

Art. 1.

Progetto di massima.

Il concessionario è obbligato a costruire la strada ferrata concessa secondo il progetto redatto dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane residente in Padova, in data 24 agosto-18 settembre 1909, ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tale progetto si considera come di massima agli effetti della presente concessione ed il concessionario nella compilazione del progetto esecutivo, di che al successivo articolo, dovrà attenersi alle modalità e prescrizioni relative al 1° tipo delle ferrovie complementari, migliorate come agli articoli 5, 6 e 7 del presente capitolato.

Art. 2.

Progetto esecutivo.

Entro i termini stabiliti all'art. 7-*bis* della convenzione per la concessione, il concessionario dovrà presentare all'approvazione governativa il progetto esecutivo della linea, in doppio esemplare bollato.

Detto progetto esecutivo deve essere costituito dai seguenti allegati:

a) corografia in scala non maggiore di 1[25000 e non minore di 1[50000, sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima, quanto quello definitivo;

b) relazione tecnica, specialmente per quanto riguarda le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

c) planimetria in iscala di 1[2000;

d) profilo longitudinale in iscala di 1[2000 per le lunghezze e di 1[200 per le altezze, con le quote del terreno e del piano di formazione riferite al livello del mare, con la indicazione delle livellette e relative pendenze, coi dati delle curve e lunghezze dei rettifili e con le lunghezze progressive;

e) sezioni normali in iscala di 1[100;

f) sezioni trasversali in iscala di 1[200 a distanza non maggiore di metri 100 ed estese, ove occorra, cioè in tutti i punti nei quali il terreno presenti speciali accidentalità, in modo da rappresentare con sufficiente approssimazione la figura del terreno ai due lati della ferrovia;

g) piani generali delle stazioni in iscala di 1[500;

h) tipi normali e speciali dei fabbricati in iscala di 1[100, con la pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

i) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere di arte speciali, aventi luce maggiore di m. 10, in iscala non minore di 1[200 con piante, prospetti e sezioni trasversale e longitudinale;

k) tipi delle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento della ferrovia;

l) tipi delle gallerie;

m) tipi dell'armamento in iscala di 1[100;

n) tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni e fermate;

o) elenco dei passi a livello con la indicazione dei sistemi di chiusura che si intende adottare;

p) tabelle dei rettilinei e delle curve;

q) perizia particolareggiata della spesa.

Col progetto esecutivo dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa le norme di contabilità da seguire durante la costruzione per il controllo agli effetti del sindacato e vigilanza governativa.

Art. 3.

Termini per l'esecuzione dei lavori.

Il concessionario dovrà incominciare i lavori di ciascun tronco entro

due mesi dalla data di approvazione del relativo progetto esecutivo, e condurli in modo da consegnare compiuto ed atto a regolare esercizio il primo tronco, da Belluno a Longarone, entro il 31 dicembre 1912, il secondo tronco da Longarone a Perarolo entro il 31 dicembre 1913 ed il terzo tronco da Perarolo alla stazione Cadore (Molinà) entro il 31 dicembre 1914.

Art. 4.

Consegna della linea allo Stato.

Terminata la costruzione di ciascun tronco della linea e quella dei suoi accessorî, compresa la linea telegrafica, e proceduto si alla visita di collaudo, il concessionario consegnerà il tronco stesso allo Stato, che l'aprirà al pubblico esercizio entro tre mesi dalla data del verbale di consegna.

Art. 5.

Modalità di costruzione.

La linea dovrà essere sviluppata con rettifili di sufficiente lunghezza, raccordati con curve di raggio in generale non minore di metri 300.

Nei tratti difficili il raggio stesso potrà essere ridotto a metri 275 ed in via eccezionale anche a metri 250, quando con ciò possa evitarsi la esecuzione di opere molto onerose.

La lunghezza minima del tratto rettilineo interposto fra curve di flesso contrario non sarà inferiore a metri 45.

La pendenza massima non dovrà superare il 15 per mille nei due tronchi da Belluno a Perarolo e quella del 25 per mille allo scoperto e del 18 per mille in galleria, di lunghezza superiore a metri 200, nel terzo tronco da Perarolo a Cadore (Molinà).

La larghezza della via al piano di formazione con massicciata libera sarà di metri 5.00.

La massicciata avrà altezza non minore di m. 0.40 e, se libera, la larghezza di m. 3 al ciglio e di m. 4 al piano di formazione.

Nei tratti in trincea in roccia potrà essere ammessa la massicciata incassata, ed in tal caso la larghezza della via non sarà minore di m. 4.50.

La larghezza fra le faccie interne dei parapetti sui manufatti dovrà essere di m. 4.50.

Per la costruzione dei muri di sostegno, di controriva e di controscarpa e dei manufatti minori, di luce, cioè, inferiore a m. 10, il concessionario dovrà attenersi alle modalità ed agli spessori stabiliti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per le proprie costruzioni e da essa raccolti nell'opuscolo « Modalità da adottarsi per la compilazione dei progetti dei manufatti, muri e gallerie ».

Per i manufatti speciali e cioè per quelli di luce maggiore di m. 10, il concessionario dovrà presentare il relativo progetto esecutivo all'approvazione ministeriale prima di procedere all'esecuzione dei lavori. I progetti stessi dovranno riportare in precedenza il benestare del Comitato della magistratura delle acque del Veneto e del competente Ufficio del genio civile, a seconda che le opere progettate interessino il regime idraulico o la viabilità ordinaria.

Le travate metalliche dovranno essere costrutte in ferro omogeneo secondo le disposizioni dello schema di regolamento generale e relative istruzioni attualmente in vigore presso le ferrovie dello Stato (edizione aprile 1909). I carichi accidentali saranno quelli corrispondenti al treno tipo di cui all'art. 4, paragrafo 1-*a* del detto regolamento e precisamente il detto treno sarà composto con 5 locomotive ad assi da 15 tonnellate.

I progetti esecutivi delle travate metalliche, corredati dei calcoli giustificativi, dovranno essere presentati all'approvazione governativa, e così pure quelli delle opere in cemento armato, ammesse per limitate luci, per le quali, nei calcoli di stabilità, i carichi accidentali saranno fissati con le stesse norme indicate per le travate metalliche, ma aumentati del 25 per cento per tener conto delle eventuali azioni dinamiche.

La larghezza delle gallerie al piano del ferro dovrà essere non inferiore a m. 4.35, e la loro altezza di m. 5 per le gallerie di lunghezza non superiore a m. 500 e di m. 5.50 per le gallerie di maggiore lunghezza.

Così le gallerie, come i muri di sostegno ed i muri frontali delle opere d'arte dovranno essere muniti di nicchie poste a distanza non maggiore di m. 30 l'una dall'altra.

Per i fabbricati della via e delle stazioni dovranno adottarsi i tipi annessi al progetto compilato dalla Società Veneta, di cui all'art. 1 del presente capitolato.

Il numero delle case di guardia non sarà inferiore a quello previsto con l'anzidetto progetto. Ogni casa cantoniera sarà provvista di forno da pane e di acqua potabile.

Ai necessari attraversamenti della strada nazionale dovrà in generale provvedersi con cavalcavia o con sottovia; potranno pur tuttavia essere ammessi per gli attraversamenti stessi quei passaggi a livello, già previsti col sopra menzionato progetto. I progetti delle deviazioni della detta strada dovranno riportare il preventivo benestare del competente Ufficio del genio civile.

L'armamento della linea dovrà essere fatto con rotaie di acciaio da m.l. 12 e del peso di kg. 36 a metro lineare e posate a norma dei tipi *R. A. 36. S.*, in vigore presso le ferrovie dello Stato. Le rotaie saranno poggiate su 16 traverse sul binario di corsa e per quelli di incrocio; gli altri binari secondari delle stazioni poggieranno invece sopra 14 traverse per campata.

Per quanto riguarda le modalità di costruzione e la qualità dei materiali da impiegarsi, il concessionario dovrà attenersi alle disposizioni di cui al capitolato generale tecnico di appalto delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 6.

Stazioni e fermate.

Le stazioni saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Ponte nelle Alpi, Faè, Longarone, Ospitale, Perarolo, Sotto Castello e Pieve di Cadore, oltre la stazione di Belluno, la quale verrà spostata a cura e spese delle ferrovie dello Stato.

La distanza fra gli aghi degli scambi estremi nelle stazioni suddette non potrà essere inferiore a quella di m. 325 per le stazioni di Faè e di Ospitale e di m. 400 per le stazioni di Longarone e Sotto Castello; di m. 450 per le stazioni Ponte nelle Alpi e Perarolo, e di m. 500 per la stazione di Pieve di Cadore.

Art. 7.

Stazioni d'innesto.

È riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che il concessionario dovrà prendere con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare l'innesto della linea nella nuova stazione di Belluno.

Art. 8.

Tronchi e stazioni comuni.

Il concessionario dovrà accordare al Governo, o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali, che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti od in caso di dissenso stabiliti da tre arbitri, due dei quali scelti dalle parti interessate ed il terzo dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie siano di diverso scartamento, e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento o la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Art. 9.

Binari di diramazione e traversate.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906

n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili, non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 10.

Traversate a livello.

Le traversate a livello con le vie ordinarie si eseguiranno sotto un angolo non minore di 45°.

L'indicazione delle traversate da munirsi di chiusura, nonchè del sistema di chiusura, e di quelle che potranno lasciarsi aperte sarà data dal Ministero su proposta del concessionario.

La chiusura dei passi a livello carreggiabili sarà costituita da cancelli o sbarre da ambo i lati della ferrovia, manovrati sul posto o a distanza e collocati a non meno di 2 metri dalla più vicina rotaia. Nella loro apertura dovranno lasciare un varco libero misurato a squadra con la via ordinaria di m. 4 a 6 a seconda della importanza della strada, salvo quelle maggiori larghezze che in casi speciali potranno occorrere alla intersezione con grandi viali di pubbliche passeggiate e simili; per le strade vicinali o private la suddetta larghezza sarà da 2 a 4 metri. In corrispondenza del passaggio le rotaie saranno munite di controrotaia interna lunga almeno m. 1.50 in più della larghezza libera del varco.

Le rampe di accesso avranno pendenza più o meno dolce, che sarà regolata a seconda dell'importanza e della natura della strada e previ gli accordi con l'Amministrazione interessata; in ogni caso fra la rampa di accesso e la ferrovia dovrà d'ambo i lati intercedere un tratto orizzontale possibilmente non minore di m. 10; esse saranno coperte con acconcio materiale in conformità dei tronchi contigui della strada a cui si uniscono.

Per gli attraversamenti con altre ferrovie e tramvie, sarà osservato l'art. 43 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

Il Ministero potrà in ogni tempo, e anche dopo l'apertura dell'esercizio, ordinare al concessionario per ragioni di pubblica incolumità, di modificare le condizioni di chiusura e di attraversamento dei passi a livello, salvi pel concessionario gli adeguati compensi da convenirsi con chi di ragione nel caso che la necessità si verifichi per mutate condizioni delle strade attraversate in confronto a quelle esistenti al tempo del primitivo impianto.

Art. 11.

Chiusura della linea.

La ferrovia sarà isolata con adeguato sistema di chiusura nei tratti in vicinanza dei luoghi abitati e dei passaggi a livello, nelle stazioni ed in quei tratti nei quali la ferrovia è stabilita su strada ordinaria, nelle località ove il bestiame è allevato brado, ed in quegli altri tratti ove sarà richiesto per la sicurezza dell'esercizio.

La indicazione dei tratti da munirsi di chiusura sarà data dal Ministero su proposta del concessionario. Sarà sempre però in facoltà del Ministero di imporre, anche dopo l'apertura all'esercizio, l'estensione della chiusura su quei tratti, pei quali lo riconoscesse necessario.

Art. 12.

Preferenza all'industria nazionale.

Il concessionario per la provvista dei materiali metallici d'armamento e per la provvista del materiale fisso delle stazioni potrà valersi anche di ditte estere, ma dovrà preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non eccedano quelli minimi offerti dalle ditte estere, aumentati del 5 0[0 e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Art. 13.

Tutela della pubblica igiene.

Nella esecuzione dei lavori della linea sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua ed impaludamenti in modo permanente.

Per le cave di prestito che fosse indispensabile di aprire, il concessionario sarà tenuto alla osservanza delle disposizioni delle leggi 2 novembre 1901, n. 460 e 15 maggio 1904, n. 209, e dei relativi regolamenti.

Del pari per tutto quanto riguarda la costruzione della linea il concessionario è tenuto alla osservanza delle leggi predette e delle altre tutte contenenti disposizioni per combattere la malaria, o sul chinino di Stato, e dei relativi regolamenti, nonchè alla osservanza delle disposizioni ed istruzioni generali e speciali che, per l'esecuzione di dette norme legislative e regolamentari, siano o possano essere emanate dal Ministero dell'interno.

Art. 14.

Antichità.

I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. Il concessionario dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della Provincia.

Trattandosi di monumenti, dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà il concessionario studiare e proporre l'occorrente variante che esso sarà obbligato di adottare senza alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e di tutti gli oggetti antichi in genere, si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 15.

Opere di difesa nazionale.

Il concessionario non potrà opporsi a che durante la costruzione, l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò ben inteso senza recar danno od incaglio ai lavori di costruzione della linea.

Art. 16.

Personale.

Il concessionario dovrà per la costruzione della linea impiegare esclusivamente italiani, salvo le eccezioni che dietro giustificati motivi venissero approvate dal Governo.

Un terzo dei posti d'ordine, di custodia dei locali e materiali, o di servizio, sarà riservato, a termine dell'art. 15 lettera c) del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali, approvato con R. decreto 30 novembre 1902, n. 521, e modificato con la legge 2 giugno 1904, n. 217, ai sottufficiali, di cui è parola nell'art. 12 della legge medesima, che abbiano l'idoneità necessaria a sostenere tali uffici.

Art. 17.

Collaudo definitivo.

Trascorso un anno dalla data dell'apertura di ciascun tronco al pubblico esercizio, si procederà al collaudo definitivo da una Commissione da nominarsi dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) con l'intervento di uno o più delegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il concessionario fornirà alla Commissione a tutto suo carico il personale ed i mezzi d'opera, per gli scandagli e le constatazioni che la Commissione stessa stimerà necessario eseguire.

La Commissione, compiute le sue verificazioni e constatato che le espropriazioni ed i lavori tutti sono stati regolarmente eseguiti in conformità al contratto, ai progetti ed alle varianti approvate, rilascerà il certificato di collaudo.

Gli atti di collaudo non hanno legale efficacia se non in quanto sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie).

Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.
Il concessionario
Ing. Luigi Conti-Vecchi.
Attilio Locro, teste.
Carlo Casali, teste.
Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Comunicazione.

Con note scambiate dalla R. Legazione in Lisbona col ministro degli affari esteri del Portogallo, rispettivamente in data del 21 aprile e del 10 maggio 1910, la convenzione di arbitrato obbligatorio italo-lusitano, colà firmata l'11 maggio 1905, che doveva scadere l'11 maggio di quest'anno, è stata rinnovata per un periodo di cinque anni a partire dalla predetta data di scadenza.

Le lettere di cui si tratta sono del seguente tenore:

« Il R. ministro d'Italia in Lisbona a S. E. il ministro degli affari esteri di Sua Maestà Fedelissima.

« Con lettera del 31 marzo u. s., ebbi l'onore di partecipare a Vostra Eccellenza che il Governo del Re era disposto a rinnovare per cinque anni dalla data della sua scadenza, dell'11 del mese prossimo, la convenzione d'arbitrato conclusa col Portogallo l'11 maggio 1905.

« L'Eccellenza Vostra m'ha informato con sua lettera del 30 aprile, che il Governo di Sua Maestà Fedelissima era egualmente disposto a procedere alla proroga di detto accordo, mercè scambio rispettivo di Note.

« Resta quindi inteso che questa mia Nota e quella che Vostra Eccellenza avrà la cortesia di inviarmi in risposta, serviranno a constatare l'accordo intervenuto fra i due Governi.

« Gradisca, ecc.

« Lisbona, 21 aprile 1910.

« *Paulucci de' Calboli* ».

« Il ministro degli affari esteri di Sua Maestà Fedelissima al R. ministro d'Italia in Lisbona.

« Lisboa, 10 de maio 1910.

« Tenho a honra de accusar recepção da Nota que V. Ex. se serviu dirigir-me em 21 abril proximo findo, consignando o accordo dos Governos de Sua Magestade e de Sua Magestade o Rei d'Italia, de prorogarem por cinco annos, a contar da data da sua expiração, a convenção de arbitragem de 11 maio de 1905, cuja vigencia termina no dia 11 do corrente.

« Por parte do Governo de Sua Magestade consigno egualmente aquelle accordo.

« Fica por conseguinte estipulado que a presente Nota e a de V. Ex. de 21 abril proximo findo constituem o entendimento dos dois Governos e registam gara todos os effeitos a prorogação, nos termos acima indicados, do tratado de 11 de maio de 1905.

« Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex. ecc.

« *A. Edoardo Villaça* ».

Per copia conforme agli atti esistenti negli archivi del R. Ministero degli affari esteri.

20 agosto 1910.

Il capo della divisione 3ª
Fassati.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

Disposizioni nel personale dipendente:

Con R. decreto del 12 agosto 1910:

Vicchi cav. Leone, R. provveditore agli studi di 4ª classe, è, in seguito a sua domanda, collocato in aspettativa per comprovata infermità, a decorrere dal 3 agosto 1910 e non oltre il 2 agosto 1912, con l'assegno in ragione di annue L. 2500, pari alla metà dello stipendio del quale è attualmente provveduto.

Zapparoli dott. Giuseppe, sottobibliotecario o sottoconservatore dei manoscritti di 2ª classe nelle biblioteche governative, è, in seguito a sua domanda, richiamato in servizio dall'aspettativa per motivi di salute, a far tempo dal 1° settembre 1910.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

Rettifica d'intestazione (2ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita mista del consolidato 3.75 0/0, n. 374, di L. 37.50, al nome di Daffara Antonio fu *Giuseppe*, domiciliato a Gozzano (Novara), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Daffara Antonio fu *Giovanni*, domiciliato a Gozzano (Novara), vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 9 agosto 1910.

Per il direttore generale
PIETRACAPRINA.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita del consolidato 3.75 0[0, n. 196,080 di L. 37.50 (già n. 914,342 del 5 0[0), al nome di Delfrate Angelo, *Maddalena*, Emilia e *Celestina* fu Cesare, minori, sotto la patria potestà della madre *Carpaneti* Teresa fu Carlo, domiciliati a Cassolnovo, con vincolo d'usufrutto vitalizio a favore di *Carpaneti* Teresa fu Carlo, vedova di Delfrate Cesare, fu così intestata e vincolata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Delfrate Angelo, Emilia, *Maria-Celestina* e *Angela-Maria-Maddalena* fu Cesare, minori, sotto la patria potestà della madre *Carpanetti Teresa*, veri proprietari della rendita stessa, con vincolo di usufrutto a favore della *Carpanetti* medesima.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 1° agosto 1910.

Per il direttore generale
PIETRACAPRINA.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita del consolidato 3.75 0[0, n. 426,158 di L. 18.75, al nome di Mazzariello *Antonia* fu Aniello, minore, sotto la patria potestà della madre Francesca Esposito, moglie in seconde nozze di Tommaso Napoletano, fu così intestata per errore occorso

nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Mazzariello *Maria-Antonia* fu Aniello, ecc. (come sopra), vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 30 luglio 1910.

Per il direttore generale
PIETRACAPRINA.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione).

Si è dichiarato che le rendite seguenti del consolidato 3.75 0[0, cioè: n. 466,007 e n. 466,008 d'iscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al n. 1,370,687 e n. 1,370,688 del già consolidato 5 0[0) per L. 165 e L. 52.50 rispettivamente al nome di Lanti *Alessandrina* fu Giuseppe minore sotto la patria potestà della madre Giavina Catterina fu Giuseppe, vedova di Giuseppe Lanti, domiciliata a Macugnaga (Novara), furono così intestate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi a Lanti *Enrichetta*, etc. (come sopra), vera proprietaria delle rendite stesse.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 30 luglio 1910.

Per il direttore generale
PIETRACAPRINA.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione)

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0 cioè: n. 530,461 d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 330 al nome di Morelli *Gaetanina* di Francesco, nubile, domiciliata a Monteleone di Calabria (Catanzaro), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Morelli *Maria Gaetana* di Francesco, nubile, ecc. (come sopra), vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 1° agosto 1910.

Per il direttore generale
PIETRACAPRINA.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 22 agosto, in **L. 100.62.**

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal giorno 22 al giorno 28 agosto 1910, per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti, è fissato in L. 100.60.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

20 agosto 1910.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt' oggi
3 3/4 % *netto*	104,17 05	102,29 05	103,64 93
3 1/2 % *netto*	103,80 47	102,05 47	103,31 97
3 % *lordo*	72,29 17	71,09 17	71 36 02

CONCORSI

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

ISPETTORATO GENERALE
dell'insegnamento agrario, industriale e commerciale

L'avviso di concorso in data 28 luglio 1910 per il posto di insegnante di meccanica e disegno relativo nel R. Istituto nazionale industriale di Fermo è rettificato nel senso che il concorso è aperto per il posto di insegnante di meccanica e disegno di macchine.

Roma, 18 agosto 1910.

Per il ministro
LUCIANI.

CONCORSO ad un posto di capo officina meccanico nella R. scuola industriale dell'Aquila.

È aperto in Roma, presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento agrario, industriale e commerciale) un concorso per il posto di capo officina meccanico presso la R. scuola industriale dell'Aquila.

Il candidato prescelto sarà nominato, in via di esperimento, per un biennio, con lo stipendio annuo lordo di L. 2000; dopo due anni di lodevole servizio egli sarà nominato definitivamente con lo stipendio di L. 2200.

Il concorso è per titoli e per esame, a norma dell'art. 42 del R. decreto 22 marzo 1908, n. 187, con speciale avvertenza che nella classificazione degli idonei a parità di merito sarà data la preferenza a quei candidati che abbiano presentata la licenza conseguita in una R. scuola industriale.

Non saranno ammessi al concorso coloro che alla data del 30 settembre 1910 avranno compiuto i 35 anni di età.

Le domande di ammissione al concorso, su carta da bollo da L. 1.20, e tutti i documenti necessari dovranno pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato general dell'insegnamento agrario, industriale e commerciale) in plico raccomandato, con ricevuta di ritorno, non più tardi del 30 settembre 1910.

Non sarà tenuto conto delle domande che giungessero al Ministero dopo il detto termine, anche se presentate in tempo agli uffici postali e di quelle non corredate dei seguenti documenti:

1° atto di nascita;
2° certificato medico di sana costituzione fisica;
3° certificato penale;
4° certificato di buona condotta;
5° certificato di pratica di officina.

I documenti debbono essere in forma legale e provvisti delle necessarie autenticazioni.

I documenti di cui ai nn. 2, 3, e 4, debbono essere di data non anteriore a quella del presente bando di concorso.

Sono dispensati dall'obbligo di presentare i documenti di cui ai nn. 3 e 4 gli insegnanti delle scuole professionali dipendenti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, sempre che risulti dai documenti prodotti che il candidato trovasi in attività di servizio.

Saranno pure uniti alla domanda tutti quei documenti che valgano a dimostrare nel concorrente l'attitudine al posto messo a concorso.

La domanda sarà, infine, accompagnata da un elenco in carta libera, in doppio esemplare, di tutti i documenti inviati.

Roma, 18 agosto 1910.

Per il ministro
LUCIANI.

CONCORSO per la nomina di insegnante di italiano, storia e geografia, lingua francese e diritti e doveri nella R. scuola professionale di arti e mestieri di Fabriano.

È aperto in Roma, presso il Ministero d'agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento agrario, industriale e commerciale) il concorso per la nomina dell'insegnante di italiano, storia e geografia, lingua francese e diritti e doveri con lo stipendio annuo di L. 2000 (duemila) nella R. scuola professionale di arti e mestieri di Fabriano.

Il concorso è per titoli, ma la Commissione giudicatrice ha facoltà di chiamare ad un esperimento di esame i candidati giudicati migliori per i titoli esibiti.

La nomina sarà fatta per un biennio a titolo di esperimento, salvo a renderla definitiva ove in detto periodo il prescelto faccia buona prova. Ove il candidato vincitore sia titolare di altra scuola di pari grado dipendente dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, potrà essere nominato in via definitiva senza il periodo di esperimento, come pure potrà essere tenuto conto del servizio lodevolmente prestato in altre scuole per una congrua riduzione del periodo di esperimento.

Le domande di ammissione al concorso, scritte su carta da bollo da L. 1.20, dovranno pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento agrario, industriale e commerciale) in plico raccomandato con ricevuta di ritorno, non più tardi del 30 settembre 1910 e non sarà tenuto conto di quelle che perverranno dopo il detto termine.

Le domande dovranno contenere i seguenti documenti:

1. Atto di nascita.
2. Certificato di sana costituzione fisica.
3. Certificato di buona condotta, di data non anteriore di tre mesi a quella del presente avviso.
4. Certificato di immunità penale, di data non anteriore di tre mesi a quella del presente avviso.
5. Diploma di laurea in belle lettere.

Sono dispensati dal produrre i documenti di cui ai nn. 2, 3 e 4 coloro che potranno provare di essere insegnanti o funzionari attualmente in servizio.

I concorrenti potranno inviare tutti gli altri documenti che crederanno opportuni a dimostrare la propria capacità ed attitudine per il posto al quale aspirano.

I documenti ed i certificati dovranno essere accompagnati da apposito elenco in doppio esemplare.

Roma, 18 agosto 1910.

Per il ministro
LUCIANI.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

R. PROVVEDITORATO AGLI STUDI
per la provincia di Firenze

Concorso al premio « Francolini »

È aperto il concorso al premio « Francolini » istituito per i giovani nati nella provincia di Firenze e da conferirsi con le norme indicate dal regolamento approvato con decreto Ministeriale del 27 giugno 1910.

I concorrenti dovranno, entro il 10 settembre, presentare al presidente del R. Liceo « Dante » in Firenze, oltre alla domanda in carta legale, i documenti seguenti:

a) fede di nascita da cui risulti che il concorrente è nato nella provincia di Firenze;

b) diploma di licenza liceale ottenuto nella sessione di luglio 1910 in un Liceo governativo;

c) certificato di aver riportato non meno di otto decimi negli esami di fisica e matematica.

Il concorso sarà per esame, che avrà luogo non oltre il mese di ottobre e, possibilmente, durante la sessione autunnale degli esami di licenza liceale. L'esame verserà in quest'anno sopra un tema di matematica, allo svolgimento del quale saranno assegnate 8 ore.

La Commissione esaminatrice indicherà ai concorrenti il giorno della prova.

Il premio è fissato per l'anno 1910 in lire centoquarantaquattro.

Firenze, 10 agosto 1910.

Il R. provveditore agli studi
E. D'AMBROSIO.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Ieri ebbero luogo in Grecia le elezioni per l'Assemblea nazionale. Il loro risultato è tuttora ignoto e ciò mantiene in una certa apprensione i circoli politici a causa delle perturbazioni che può far nascere sia per la elezione di notabili cretesi che per il risveglio della lega militare in Atene.

Circa le elezioni un dispaccio da Costantinopoli, 20, dice:

Secondo informazioni giunte alla Porta, le potenze protettrici dell'Isola di Creta, nel caso che Venizelos venisse eletto all'Assemblea nazionale greca, avrebbero l'intenzione d'informarlo che esso rimane privato delle funzioni che ora ha nel Governo dell'Isola di Creta.

I circoli della Porta credono che l'elezione accettata sotto questa condizione resterà senza conseguenza.

Intanto, sebbene poco più la stampa estera se ne occupi, prosegue nei porti turchi il boicottaggio contro il commercio greco. Come informa un dispaccio da Costantinopoli, ieri l'altro il ministro di Grecia, Gryparis, presentò alla Porta rimostranze verbali contro la continuazione del boicottaggio delle merci greche nei porti turchi, protestando vivamente contro questa violazione del trattato di commercio e della libertà del commercio e chiamando responsabile la Porta dei danni derivanti ai commercianti greci.

Di queste proteste pare che il Governo turco non tenga nessun conto, ed infatti il ministro degli esteri di Turchia ha risposto alla protesta del Gryparis che la Porta ha fatto tutto il possibile per far cessare il boicottaggio, ma la Grecia dovrebbe, dal canto suo,

prestarsi a farlo cessare con un'attitudine più conveniente nella questione cretese.

Comincia a squarciarsi il velo sui risultati del convegno fra Hakki pascià ed Aehrenthal e nella stampa austriaca e tedesca si pubblicano informazioni secondo le quali il gran visir avrebbe desiderato di essere assicurato di aver l'appoggio, almeno morale, dell'Austria e della Germania in una probabile guerra contro la Bulgaria e la Grecia. Non pare che egli sia riuscito nel suo intento e da ciò la Turchia sarebbe venuta a migliori propositi verso la Bulgaria, facendole non poche nè lievi concessioni circa la sistemazione della questione del ritorno dei profughi bulgari in Macedonia. In proposito si telegrafa da Sofia, 21:

L'*Agenzia telegrafica bulgara* comunica che il Governo ottomano ha informato il Governo bulgaro di avere ordinato una severissima inchiesta per ricercare e punire gli autori delle violenze nelle località ove furono commesse durante il disarmo.

I profughi rifugiati in Bulgaria potranno tornare liberamente senza essere processati e puniti per il fatto di avere emigrato.

Il ministro di Turchia a Sofia darà in tale senso le più formali assicurazioni alla Deputazione dei profughi.

Il ritorno avverrà nei punti e colle regole da determinarsi dai due Governi e sulla base di una lista compilata dalle autorità bulgare.

Malgrado queste concessioni che possono produrre la fine del conflitto turco-bulgaro, la Porta, che secondo il giornale *Tanin* non ha nessuna fiducia nell'amicizia delle potenze centrali, prosegue negli armamenti ed il capo dello stato maggiore turco, Izzet pascià, intervistato da un redattore del *Berliner Zig am Mittag*, gli ha risposto nei seguenti termini:

Noi non abbiamo l'intenzione di aprire le ostilità contro i nostri vicini; però qualora fosse in giuoco il nostro onore nazionale, sapremmo difenderci. A Creta manterremo ad ogni costo la nostra sovranità.

Attualmente l'esercito turco è preparato ad ogni evento: il nostro terzo esercito, che si potrebbe eventualmente mobilizzare in caso di pericolo, si comporrebbe di 7 divisioni di fanteria, 28 reggimenti di cavalleria e 7 reggimenti d'artiglieria, e, nel caso di una mobilizzazione, potremmo aumentare del triplo il nostro esercito europeo, che conta 180,000 uomini. Saremmo quindi in grado di sostenere una guerra anche su due fronti. È bensì vero che lo esercito bulgaro è un avversario molto più rispettabile dell'esercito greco; noi però crediamo di poter tener fronte ad entrambi. La nostra flotta, in seguito all'acquisto delle due corazzate germaniche, è più forte di quella greca, e la popolazione costiera dell'Asia minore può fornirci eccellenti equipaggi. Come vedete siamo pronti a difenderci qualora ci si attaccasse.

L'affrettato riconoscimento del sig. Madriz a presidente della Repubblica del Nicaragua fatto dall'Imperatore di Germania, contro il parere degli Stati Uniti d'America, non pare che gli abbia recato fortuna. Un dispaccio da New York, 21, dice:

La *Tribune* riceve da New-Orleans che il presidente del Nicaragua Madriz si è dimesso.

Estrada, fratello del capo del partito rivoluzionario, è stato proclamato presidente.

Madriz colla famiglia è fuggito verso Corinto.

Le truppe del nuovo presidente Estrada lo inseguono.

Il varo della " Dante Alighieri „

La giornata di sabato scorso resterà memoranda nella storia della nostra marina militare, segnerà una nuova vittoria della scienza una affermazione di quella gloria che irradia dal nome di Dante Alighieri.

A Castellammare di Stabia il tempo era bello, la città festante ed animatissima. I trams della penisola sorrentina, moltissimi treni da Napoli, automobili e vetture avevano trasportato fino dalle prime ore del mattino una enorme quantità di gente.

Di buon ora si iniziarono in cantiere le manovre preliminari al varo.

La *Dante Alighieri* stava sul suo scafo maestosa, nuda delle sue armature e col vessillo tricolore sventolante in alto.

Lo specchio d'acqua del porto era solcato da innumerevoli battelli, yachts, barche; da Napoli arrivavano piroscafi di tutte le dimensioni, affollati di spettatori.

Al largo stavano ancorate le quattro divisioni della squadra che presentavano un insieme imponente. Le navi minori e le squadriglie di caccia-torpediniere erano ancorate nel porto.

Arrivavano man mano in cantiere le autorità militari, civili ed ecclesiastiche, che, a seconda del loro grado, erano ricevute con gli onori ad esse spettanti.

Giunsero, per via di mare, altri invitati a bordo delle navi da guerra messe a loro disposizione dal comandante in capo del 2° dipartimento, che imbarcarono le autorità superiori del dipartimento marittimo, i deputati ed i senatori, i giornalisti, i soci della *Dante Alighieri* e le famiglie degli ufficiali e gli invitati.

Fra le prime autorità giunte al cantiere si notarono il sindaco Fusco, il sottoprefetto Peri, il tenente generale del genio navale Viterbo, il maggior generale del genio navale Valsecchi.

Giunse successivamente il vescovo della diocesi, mons. Jorio, accompagnato da due canonici della cattedrale.

Le tribune erano già letteralmente gremite.

Alle ore 9.05 si udì il rombo delle salve di artiglieria; era il *Trinacria* che, attraverso le navi della squadra, si avanzava colla prua in direzione dell'estremità del molo foraneo, ove si ancorava.

Tutte le navi issarono il gran pavese. Gli equipaggi schierati sui pennoni fecero il saluto alla voce.

Si accostò subito alla scaletta di sinistra del *Trinacria* la barca reale comandata dal tenente di vascello Grenet; in essa presero posto le LL. MM. il Re e la Regina, le LL. AA. RR. i duchi d'Aosta, i principini Aimone e Amedeo, il principe di Udine, S. E. il ministro Sacchi ed i personaggi del seguito.

La lancia che inalberava il gagliardetto reale, si diresse velocemente verso il R. cantiere.

Al suo passaggio partirono entusiastici applausi dalla folla raggruppata sui piroscafi e sulle numerose imbarcazioni.

Alle 10 i Sovrani coi duchi d'Aosta entravano nel cantiere.

Allo sbarcadero, addobbato con piante ornamentali, si trovavano a riceverli S. E. il ministro della marina Leonardi-Cattolica, le LL. EE. i sottosegretari di Stato on. Bergamasco, Vicini, Guarracino, Luciani e Teso; i senatori on. Paternò, Del Carretto, De Seta, De Amicis, Astengo, Salvarezza, Luciani, Cefaly; i deputati on. Fusco, Montagna, Visocchi, Squitti, Cipriani-Marinelli, Venditti, Strigari, Caputo, Cameroni, Buonanno, De Tilla, Colosimo, Colajanni, Castellino, Baslini, De Amicis, Arlotta, Paratore, Bonvino, Angiulli, Molina, Semmola, Celesia, Casolini, Di Palma; il sindaco di Roma Ernesto Nathan, gli ammiragli Bettòlo, Aubry, Moreno e Gozzo, le autorità del cantiere, il generale del genio navale Valsecchi, i generali Pollio, Stevani, D'Alessandro, Ponza di San Martino e le autorità cittadine.

Appena i Sovrani giunsero al cantiere, venne issata sul padiglione la insegna reale. Dalle tribune scoppiò un primo applauso lungo, interminabile. Si gridava entusiasticamente: *Viva il Re! Viva la Regina! Viva Casa Savoia!* Facevano coro poderosi ap-

plausi della folla enorme agglomerata lungo la banchina e sparsa per le colline.

S. M. il Re passò in rivista la compagnia di onore, formata da mozzi specialisti; quindi, offrendo il braccio a S. M. la Regina, si avviò verso il palco reale.

Seguivano il Duca e la Duchessa d'Aosta, il Principe di Udine, i Principi Aimone ed Amedeo, il ministro Sacchi, l'ammiraglio Leonardi-Cattolica, il generale Brusati, il ministro della Real Casa, nobile Mattioli Pasqualini, il Duca e la Duchessa di Ascoli e gli altri personaggi del seguito.

Davanti alla tribuna reale erano raggruppati numerosi ufficiali della marina e dell'esercito.

Nel palco reale a forma di padiglione stavano posti sopra apposito tavolo, un modello della *Dante Alighieri* in completo armamento, alla scala di 1/50 ed un artistico cofano in legno di pero, intarsiato in stile del 300, con bassirilievi scolpiti sui lati i soggetti dei quali sono tratti dalla « Divina Commedia ».

Il cofano dovrà racchiudere il nastro della cerimonia battesimale, e doveva essere offerto all'Augusta madrina.

I Sovrani ammirarono l'uno e l'altro lavoro eseguiti dagli operai del R. cantiere.

Incominciò indi la cerimonia religiosa. Il vescovo in corteo con altri sacerdoti e chierici salì sul ponte di comando, e cominciò l'aspersione dell'acqua lustrale.

Quando il vescovo passò davanti alla tribuna reale si inchinò rispettosamente. La Regina rispose con un inchino e S. M. il Re salutò militarmente.

La cerimonia religiosa terminò alle ore 10.25.

Terminata la cerimonia della benedizione alla nave il vescovo accompagnato dai canonici si recò nel palco reale ad ossequiare i Sovrani che si trattennero cordialmente con lui.

Il direttore delle costruzioni salì poscia sul palco reale, per invitare S. M. la Regina che, al braccio di S. M. il Re, si avviò verso il ponte di comando.

Seguivano S. A. R. il duca d'Aosta, che offrì il braccio alla duchessa, i principi, i ministri e un brillantissimo gruppo di generali e ammiragli.

Centinaia di binocoli si appuntavano verso lo sperone della nave, sul quale scendeva la tradizionale bottiglia di spumante, che pendeva da uno splendido nastro di seta coi colori di Firenze, bianco e rosso.

Mentre i Sovrani salivano la scaletta per recarsi sul ponte di comando gli applausi della folla diventarono così entusiastici e prolungati che il Re e la Regina si soffermarono sul primo ripiano a ringraziare, salutando e sorridendo per la grandiosa ovazione.

Contrariamente a quanto avviene di solito, la Regina non dovette tirare e poi abbandonare il nastro della bottiglia. Toccò invece semplicemente un bottone automatico, che fece aprire un gancetto a cui era attaccata un'estremità del nastro, che manteneva scostata la bottiglia dallo sperone.

Libera da ogni ritenuta la bottiglia andò ad infrangersi sul fianco della nave e spruzzò intorno la spuma di vino generoso.

Un applauso entusiastico si propagò per tutto il cantiere, si elevò dall'alto della nave e si ripercosse sulle colline brulicanti di spettatori. Il capitano ing. Saetti, a nome delle maestranze, offrì a *S. M. la Regina* uno splendido mazzo di fiori freschi, legato da un artistico nastro azzurro alla cui estremità erano finemente dipinti in miniatura gli stemmi di Firenze e di Castellammare e quello Reale.

Il corteo nello stesso ordine di prima, tra incessanti applausi della folla, tornò al palco Reale.

Appena, alle ore 10.07, i Sovrani erano tornati al palco reale, si diede subito principio alla manovra del varo, diretta dal colonnello Carpi, coadiuvato sul ponte di comando dal capitano Saetti e dal capo tecnico disegnatore Bonifacio.

Dal ponte di comando partì uno squillo di tromba e tutto il personale andò ad occupare il posto di manovra a ciascuno assegnato.

Gli ordini dal ponte di comando venivano dati mediante segnalazioni, alle quali dai lati rispondevasi con altri segnali convenuti.

Vennero così sollevate le due taccate di poppa e quella di prora, quindi i dodici residuali puntelli; sei per lato.

In ultimo, vennero rimossi gli scontri rimanendo così affidata la nave alla sola ritenuta delle trinche.

Il momento si fece solenne e l'ansia vivissima fra tutti i presenti.

Il colonnello Carpi diede il comando: « taglia ».

Si udirono distintamente i colpi secchi delle scuri poi silenzio di nuovo.

La nave alfine fu completamente libera.

Ad un tratto un grido diè il segnale che la nave impercettibilmente si muoveva.

La *Dante Alighieri* prima lentamente, poi più presto avanzò, corse, precipitò rumorosamente e raggiunse il mare spumeggiante.

Erano le 10.36. La folla proruppe in un entusiastico applauso agitando cappelli e fazzoletti.

Tuonavano le artiglierie della squadra e le sirene delle navi facevano echeggiare i loro sibili.

I Sovrani, che con vivo interessamento avevano seguito la manovra del varo, fecero chiamare nel palco reale il direttore delle costruzioni colonnello Carpi e gli ufficiali ingegneri ai quali espressero i loro rallegramenti.

Alle ore 11 i Sovrani coi duchi d'Aosta, gli altri principi e i personaggi del seguito, ossequiati da tutti i presenti e salutati da una entusiastica ovazione, si imbarcarono sulla lancia reale per fare ritorno a bordo del *Trinacria*.

Alle 12.30 sul *Trinacria* ebbe luogo una colazione offerta dalle LL. MM. alle autorità dipartimentali e locali.

I convitati erano cinquanta.

Intorno alla tavola, che era a ferro di cavallo, sedevano, oltre i Sovrani, le LL. AA. RR. i duchi d'Aosta, il principe di Udine, i principini Amedeo e Aimone d'Aosta, il ministro della marina on. Leonardi-Cattolica, il ministro dei lavori pubblici on. Sacchi, i sottosegretari di Stato on. Teso, Bergamasco, Guarracino e Vicini, il generale Brusati, il ministro della Real Casa Mattioli Pasqualini, il duca e la duchessa d'Ascoli, il deputato Fusco, il capo dello stato maggiore generale Pollio, i vice ammiragli Bettòlo, Moreno e De Orestis, i contrammiragli Boet e Nicastro, il comandante del secondo dipartimento marittimo vice ammiraglio Gozzo, il tenente generale del genio navale comm. Viterbo, il maggiore generale del genio navale Valsecchi, il prefetto marchese De Seta, il sottoprefetto di Castellammare, cav. Pera, il sindaco di Roma Ernesto Nathan, il sindaco di Castellammare comm. Ernesto Fusco, il direttore delle costruzioni navali cav. Carpi, il sottodirettore tenente colonnello ing. Russo, il comandante del cantiere cav. Frascani, l'on. Leonardo Bianchi, i comandanti delle navi della squadra e della *Trinacria*.

Alla colazione era stato invitato anche il vescovo della diocesi, ma per ragioni di salute egli non potè assistervi.

Durante la colazione la banda del corpo R. equipaggi eseguì uno scelto programma musicale.

S. M. il Re incaricò poi il comandante del cantiere cav. Frascani di consegnare al vescovo mons. De Jorio un dono.

Il Sovrano fece, inoltre, rimettere al sindaco L. 4000 da distri-

buirsi ai poveri della città e al comandante del dipartimento marittimo L. 3000 da distribuirsi agli operai del cantiere.

Alle ore 15.20, salutati dalle salve della squadra, i Sovrani partirono a bordo del *Trinacria*, scortati da una squadriglia di cacciatorpediniere e dall'incrociatore *Amalfi*.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

Le LL. MM. il Re e la Regina hanno inviato a Cettigne per offrirle rispettivamente in dono a S. A. R. il principe Nicola e S. A. R. la principessa Milena due splendide automobili, una a cinque posti verniciata in rosso e l'altra a tre, verniciata in verde.

Le automobili di fabbrica nazionale, giunsero ieri a Cettigne.

S. A. R. la duchessa di Genova Madre persiste ad essere in condizioni di salute assai gravi.

Il bollettino di stamane, pubblicato alle ore 9, dai professori Pescarolo e Dalla Chiara informa così:

Alternativa di torpore e di risveglio dei centri nervosi; temperatura massima finora 37.6. Del resto le condizioni stamane sono più soddisfacenti, anche per certa ripresa della mobilità degli arti di sinistra. Evidente il miglioramento della psiche.

S. A. R. il duca di Genova ha fatto ritorno l'altro ieri sera a Stresa, da Agliè, per assistere l'Augusta inferma sua genitrice.

Cortesie internazionali. — S. E. il Ministro degli esteri marchese di San Giuliano ha fatto manifestare al Governo del Cile i sentimenti di condoglianza del Governo italiano e i suoi per la morte del presidente Montt.

⁂ L'incaricato d'affari di Francia ha espresso a S. E. il ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, i ringraziamenti del Governo francese per le espressioni di rammarico del Governo italiano in occasione del disastro ferroviario di Saujon.

Feste patriottiche. — A Reggio Calabria, iermattina è stato celebrato con degna solennità il cinquantesimo anniversario dell'entrata di Garibaldi a Reggio.

Un lungo corteo, con alla testa le autorità e le associazioni cittadine, si recarono in piazza Garibaldi dove venne deposta una corona di bronzo ai piedi del monumento dell'Eroe.

Quindi il corteo si recò al Giardino pubblico dove il prof. Oreste Sito, presidente del R. liceo pronunziò un applaudito discorso.

È stata poscia inaugurata una bella fontana al giardino pubblico.

L'ing. De Nava, assessore dei lavori pubblici, disse parole di circostanza.

La cittadinanza festeggiò con grande animazione la data patriottica.

⁂ Anche Spoleto ha celebrato degnamente con una riuscita mostra agricola il cinquantenario della sua liberazione.

Ieri mattina giunse nella patriottica città umbra S. E. il ministro d'agricoltura Raineri accompagnato dal capo di Gabinetto comm. Gregoris. Venne ricevuto alla stazione dall'on. Schanzer, dal prefetto di Perugia, dal sottoprefetto di Spoleto, dal sindaco e dal vice presidente del Comitato dei festeggiamenti Fratellini.

Il ministro ricevette al palazzo municipale le autorità e le rappresentanze cittadine.

Quindi, insieme coll'on. Schanzer, il prefetto e le autorità si recò ad inaugurare l'Esposizione agricola industriale. Assistevano alla cerimonia il generale Nasalli Rocca, il colonnello Amari Di Sant'Adriano; il sottoprefetto di Terni; il presidente del Congresso di storia patria comm. Magherini Graziani, il direttore dell'Istituto agrario di Perugia e moltissimi invitati.

Parlò primo il sindaco Paletti, portando il saluto della città, molto applaudito.

Quindi l'avv. Laureti lesse le adesioni.

Pronunziò poscia un applaudito discorso l'on. Schanzer; e quindi S. E. Raineri che, portò infine del suo elevato discorso, il saluto ai senatori e ai deputati tutti dall'Umbria, al benemerito Comitato ordinatore delle Mostre, alle autorità, agli espositori e, nel nome augusto del Sovrano, sotto la cui egida è possibile ogni più ardito e civile ordinamento, dichiarò aperta l'Esposizione agricola ed industriale di Spoleto.

S. E. il ministro e le autorità visitarono poscia l'Esposizione, ammirandola.

Terminata la visita gli on. Raineri e Schanzer intervennero al banchetto offerto dal Comitato dei festeggiamenti.

Il banchetto si svolse tra la massima cordialità.

Parlarono il comm. Fratellini, il sindaco e l'on. Schanzer, che chiuse il suo discorso con un saluto al presidente del Consiglio, il quale pel primo, ha riconosciuto la grande importanza del Ministero d'agricoltura.

L'on. Raineri rispose ringraziando e chiudendo il suo discorso tra applausi generali.

Alle ore 16.30, il ministro Raineri visitò l'oleificio sperimentale e l'oleificio cooperativo.

Alle 18 ebbe luogo l'inaugurazione del Congresso di storia patria.

Per la salute pubblica. — S. E. il sottosegretario di Stato per l'interno, Calissano, ha emanata la seguente circolare:

« Per quanto sia confortante il constatare che il contagio non sia in aumento nonostante il ritardo nelle denunzie dei primi casi sospetti, ritardo che ha permesso una inavvertita diffusione del morbo colerico nei luoghi più vicini al primo centro d'infezione, tuttavia non è a dimenticare che questa condizione di cose non potrà decisamente migliorare e definitivamente risolversi in favore del ripristino completo della pubblica salute, se i provvedimenti di tutela e di prevenzione igienica emanati non fossero costantemente e rigorosamente ovunque osservati.

« Ogni rallentamento nella difesa, come ogni inosservanza ed ogni deviazione nell'applicazione delle fatte prescrizioni, potrebbero costituire un grave pericolo e ridurre al nulla gli sforzi fatti finora con buona fortuna.

« Invito quindi le SS. LL. ad insistere presso le autorità dipendenti e così pure presso le Amministrazioni comunali, onde la lotta non abbia tregua nè incertezze.

« Il Ministero dell'interno è ogni giorno in grado di constatare con vera soddisfazione i pronti e sicuri effetti delle nostre organizzazioni sanitarie, dal centro direttivo alle più lontane diramazioni del vasto servizio. Ma appunto per questo è necessario infondere in tutti la convinzione della assoluta necessità di perseverare nella lotta con l'armonia delle varie forze: così soltanto sarà possibile resistere vittoriosamente al morbo.

« *Calissano* ».

⁂ Un comunicato del commissariato dell'emigrazione reca:

« Appena accertata l'indole del contagio, manifestatosi in alcuni Comuni delle provincie di Bari e di Foggia, il Governo provvide perchè il movimento degli emigranti dai luoghi infetti non avesse a nuocere alla salute pubblica nelle città porto d'imbarco e sui piroscafi transoceanici.

« A tal fine l'on. Di Scalea, presi gli opportuni concerti con l'onorevole presidente del Consiglio, dispose presso gli uffici competenti una rapida e rigorosa organizzazione dei servizi sanitari.

« Si provvide a stabilire una stazione speciale di sanità, nella quale, sotto la sorveglianza medica, gli emigranti delle provincie di Bari e Foggia saranno tenuti isolati ed in osservazione per cinque giorni; si resero pure più rigorose le disposizioni di carattere igienico riguardanti il movimento degli emigranti nei porti e il loro imbarco sui piroscafi transoceanici.

« L'on. Di Scalea poi diede immediata notizia di questi provvedimenti alle R. rappresentanze negli Stati Uniti, nell'Argentina e nel Brasile, perchè ne informino quei Governi e li rassicurino sulle condizioni di salute dei nostri emigranti ».

*** Per disposizione del Ministero delle poste e telegrafi venne sospesa, fino a nuovo ordine, l'accettazione dei pacchi postali nei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Bitonto, Corato, Spinazzola, Trani, Corignola, Santa Margherita di Savoia, San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli, dichiarati infetti, e che sia interdetto l'invio di campioni di merci provenienti dalle stesse località.

Di queste disposizioni sono stati avvisati, telegraficamente, tutti gli uffici del Regno per opportuna norma loro e per intelligenza del pubblico.

La corrispondenza, cioè lettere, stampe, libri, giornali e carte di affari, per l'art. 16 della Convenzione di Parigi 3 dicembre 1903, resa esecutoria, anche in Italia, rimane libera, esente da qualsiasi restrizione o disinfezione.

*** Dal Gabinetto del sindaco di Roma riceviamo la seguente nota:

« Da comunicazioni apparse sui giornali, Associazioni ed individui hanno manifestato l'intenzione di mettersi a disposizione delle città ove sono apparsi alcuni casi di colera, per prestare opera quali infermieri o disinfettori.

Tutto ciò sarebbe prematuro, pel fatto che vi è fondata speranza che la manifestazione colerica possa essere isolata e soffocata prima di divenire epidemica.

Comunque, per un sentimento di solidarietà fraterna, facile a comprendersi in tempi di sventura, l'Amministrazione comunale si è messa in comunicazione con le autorità municipali delle città infette e, qualora vi fosse necessità di assistenza, prenderà la iniziativa raccogliendo le adesioni dei generosi pronti a prestarsi e organizzando le squadre a tal uopo dirette ».

Bollettino sanitario. — *L'Agenzia Stefani* comunica in data del 20 corrente:

Dalle notizie pervenute al Ministero dell'interno risulta che nelle ultime 24 ore si sono avuti a Trani sei casi senza alcun decesso.

A Barletta cinque casi con due morti.

Ad Andria, Bisceglie e Bitonto nessun caso.

Tutti gli altri infermi migliorano sensibilmente, compreso il soldato colpito a Bari.

Dalle altre parti d'Italia giungono notizie che escludono qualsiasi sospetto di diffusione del morbo.

Il *Bollettino* in data di ieri, 21, reca:

Nelle ultime 24 ore si sono verificati a Trani nove nuovi casi con cinque decessi, di cui tre dei casi precedenti.

Ad Andria un caso con un decesso.

A Barletta tre casi e due decessi.

A Ruvo un primo caso seguito da morte.

A Cerignola tre casi, con due morti, di cui uno dei colpiti nei giorni precedenti.

A Bari, Bitonto, Bisceglie, Corato e Spinazzola, nessun nuovo caso.

Le notizie che giungono dalle altre parti del Regno sulle condizioni sanitarie delle singole Provincie sono soddisfacenti.

Ad Antonio Cecchi. — Ieri Pesaro ha reso solenni onoranze alla memoria dell'illustre suo figlio Antonio Cecchi.

Iermattina, alle ore 10, un imponente corteo, al quale presero parte tutte le autorità ed Associazioni cittadine senza distinzione di partito, mosse verso il porto ove venne inaugurata la piazza Antonio Cecchi. Il sindaco professor Tombesi pronunziò un breve discorso.

Alle ore 11 al teatro Rossini ebbe luogo l'inaugurazione della bandiera della fratellanza dei marinai. Parlarono l'on. Ettore Mancini, il comm. Primo Levi, rappresentante il ministro degli affari esteri, il comandante Roncagli per la Società geografica italiana ed il marchese Colocci per la Società geografica di Algeri; quindi il comm. Luigi Robecchi-Bricchetti, con semplice, calda e suggestiva parola rievocò la figura del grande pioniere africano, illustrando l'opera sua come esploratore, funzionario e cittadino. Il discorso è stato vivamente applaudito.

La festa riuscitissima è stata favorita da una giornata splendida.

Una nobile vittima dell'aviazione. — L'altra mattina, nei dintorni di Civitavecchia, apparve un aeroplano, proveniente da Centocelle, all'altezza di circa 500 metri. Filava rapidissimamente con un magnifico volo e si diresse sul mare, salutato dal suono delle campane, dal fischio delle sirene dei vapori e dei piroscafi che si trovavano nel porto, e, con vivo entusiasmo, dalla popolazione, che si era riversata nelle piazze e nelle strade. Filato quindi rapidamente sul mare all'altezza di Santa Marinella, si diresse nuovamente verso il suo punto di partenza.

Ad un tratto, tra la Magliana e Pontegalera, l'areoplano, pilotato da un ufficiale, precipitò rapidamente.

I primi accorsi raccolsero il cadavere deforme di un brillante e gagliardo ufficiale del R. esercito, fra i rottami dell'apparecchio volivolo.

L'ufficiale era il tenente dei lancieri Mantova, marchese Vittorio Vivaldi-Pasqua, un valoroso che già aveva il petto fregiato da una medaglia al valore.

La salma trasportata allo spedale militare al Celio ha avuto stamane degne onoranze. Vi intervennero S. E. il ministro della guerra, gran parte della ufficialità del presidio, i parenti, numerosi amici ed estimatori del forte estinto.

Il funebre trasporto nella forma militare spettante al grado dell'estinto, ha destato durante il tragitto fino alla stazione di Termini, le manifestazioni di dolore più sentite della cittadinanza.

La salma è partita in giornata per Genova, dove avrà sepoltura nel cimitero di Staglieno.

Servizio telegrafico. — La Direzione locale dei servizi elettrici di Roma comunica che, con effetto immediato e per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, gli uffici telegrafici di Anzio e Nettuno, fino a tutto settembre p. v., prolungheranno l'orario fino alle ore 23.

Colleghi francesi in Italia. — Sono giunti, ieri l'altro, a Torino, in numerosa comitiva, i giornalisti francesi invitati a visitare i principali punti dell'Italia continentale dalla benemerita Società per il movimento dei forestieri.

Alle 16.30 i colleghi, accompagnati da vari membri del Comitato organizzatore della gita, si recarono a fare una visita ai lavori dell'Esposizione.

La comitiva si diresse, dopo avere attraversato le varie Mostre, al padiglione francese ove venne accolta al suono della Marsigliese eseguita dalla banda municipale di Torino, che poi suonò la Marcia Reale tra vivissimi applausi e grida di: « Viva l'Italia! Viva la Francia! ».

Agli ospiti venne offerto lo Champagne.

A incontrare i gitanti alla stazione di Modane si erano recati l'on. Montù ed il rappresentante della Camera di commercio.

Furono pronunziate affettuose parole di saluto. Fra gli applausi generali fu spedito un telegramma al primo aiutante di campo di Sua Maestà il Re a Castellammare di Stabia per salutare il Re Vittorio Emanuele III, augurando che con la prosperità della marina italiana, che si arricchiva della grande nave *Dante Alighieri*, si stringano vieppiù i sentimenti di intesa tra i popoli latini.

*** La giornata di ieri fu dilettosa e geniale per i graditi ospiti a Torino.

Alle ore 9 i colleghi francesi, in automobili gentilmente forniti da varie Società, si recarono a fare visita ai principali monumenti a Torino.

Essi si recarono in seguito a piazza Castello ed ivi l'attendeva la funicolare che conduce a Superga ove ebbe luogo il banchetto offerto dall'Associazione della stampa subalpina.

Il banchetto fu genialissimo, cordiale. Vi parteciparono le principali autorità, numerosi giornalisti, ecc.

La comitiva, dopo il banchetto, si diresse a visitare la basilica.

*** Ieri sera all'Hôtel du Parc ebbe luogo il banchetto offerto dal Municipio torinese agli ospiti.

Allo champagne parlarono il sindaco di Torino, l'avv. Boyer, vice presidente del Comitato dell'Esposizione di Torino, l'on. Montù, il presidente del sindacato dei cronisti, il comm. Rubini, presidente

della Camera di commercio italiana di Parigi, il vice console francese ed altri.

Rispose a tutti il senatore francese Couyba, che, vivamente applaudito, inviò un reverente omaggio a S. M. il Re e fece voti perchè si stringa sempre più l'amicizia tra le due nazioni.

Manovre navali. — Compiutosi felicemente il varo della *Dante Alighieri*, le forze navali riunite cominciarono la dislocazione nel mare Jonio, dirigendosi ai porti di Messina, Augusta e Siracusa ed iniziando le esercitazioni tattiche contemplate nella prima fase delle manovre.

Fenomeni tellurici. — La notte sopra sabato scorso, a Gallina (Reggio Calabria), è stata avvertita una scossa di terremoto sussultoria, che ha prodotto panico nella popolazione. Però non si è verificato alcun danno.

Marina mercantile. — Il *Capri*, della Società nazionale dei servizi marittimi, ha transitato da Colombo per Singapore. — Il *Mendoza*, del Lloyd italiano, è partito da Napoli per New York. — Id. il *Verona*, della Società Italia. — Il *Cordova*, del Lloyd italiano, è partito da Genova per l'Argentina. — Il *Dandolo*, della Società veneziana, è partito da Bombay per Calcutta.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

CETTIGNE, 20. — La Scupstina si riunisce oggi per esprimere il voto per l'erezione del Principato in Regno.

Il Governo sarà incaricato di trasmettere questo voto al Principe Nicola, che si proclamerà Re egli stesso il 28 corrente.

CETTIGNE, 20. — Stamane il Principe Nicola ha ricevuto Mantegazza, che gli ha rimesso, a nome della Compagnia Antivari, il quadro del pittore Tito « I pescatori ».

LONDRA, 20. — L'aviatore Moisant è partito da Rainham alle 6.15, ma dopo un percorso di tre miglia, a causa del forte vento, ha dovuto prendere terra.

CAMBRAI, 20. — Stasera, alle 6.30, l'aviatore De Baecker, mentre sopra un biplano faceva dei voli di esperimento per prepararsi alla riunione di aviazione di domani, è caduto da piccola altezza.

L'apparecchio è rimasto distrutto. L'aviatore è stato tolto dai rottami ed è stato trasportato all'ospedale in grave stato.

I medici che l'hanno esaminato hanno riservato il loro giudizio.

CETTIGNE, 20. — La Scupstina ha riconfermato presidente Marco Grukanovic. Questi ha pronunciato un discorso col quale ha ringraziato per la prova di fiducia datagli.

COPENAGHEN, 20. — Il Comitato della spedizione polare Mikelsen ha ricevuto da Aalesund un telegramma del comandante in seconda della nave *Alabama* che ha a bordo i componenti la spedizione. Il telegramma dice che Mikelsen ed Iversen partirono il 3 marzo dalla baja di Dove per Danmarksfiord, dando ordine alla spedizione di ritornare in ogni caso il 1° agosto. Alla partenza della spedizione dall'isola Shannon il 7 agosto Mikelsen ed Iversen non erano ritornati. Si crede che ambedue o proseguono il viaggio per Cap York, via canale Peary, ovvero si siano fermati col proposito di fare ritorno per la costa orientale.

ATENE, 20. — Una corazzata greca sarà inviata ad Antivari per rappresentare la Grecia alle feste pel giubileo del Pricipe Nicola.

PORTSMOUTH, 20. — È stata varata oggi la nuova corazzata *Orion* della categoria dei *Dreadnoughts*. Erano presenti i Sovrani di Spagna ed una folla che si calcola a 40,000 persone.

L'*Orion* stazza 22,500 tonnellate, porterà 10 cannoni da 13 pollici e mezzo ed avrà una velocità di 21 nodi.

CETTIGNE, 20. — Sono oggi arrivati due superbi cavalli, provenienti dagli allevamenti imperiali, che l'Imperatore Francesco Giuseppe ha inviato in regalo alla Principessa Milena.

Il ministro austro-ungarico presenterà i cavalli alla Principessa il 28 corrente in occasione delle sue nozze d'oro.

La città è magnificamente decorata con bandiere montenegrine e bulgare, con festoni e ghirlande di magnifico effetto.

Sono giunti moltissimi forestieri. Regna grande animazione.

POSEN, 21. — Per festeggiare l'inaugurazione del nuovo palazzo imperiale di Posen, ieri avvenuta, l'Imperatore ha offerto un pranzo di gala, alla fine del quale egli ha fatto un brindisi esprimendo la sua gratitudine per tutti coloro che cooperarono alla costruzione, e particolarmente per i rappresentanti del popolo prussiano, che accordarono i crediti necessari. Ha elogiato l'opera dell'architetto e dei suoi collaboratori ed ha soggiunto: Il palazzo sarà un segno del mio interessamento per questa bella provincia tedesca, che è divenuta fiorente sotto lo scettro della mia Casa e che conta sulla cooperazione di questa per la prosperità futura. Il palazzo varrà anche di incoraggiamento a chiunque in questa provincia proverà la gioia di lavorare per lo sviluppo di questo bel paese.

L'Imperatore ha terminato con un triplice *urrà* alla provincia di Posen.

PARIGI, 21. — Il *Paris Journal* ha da Cambrai:

L'aviatore De Baeker, cadendo ieri sera, ha riportato la frattura del cranio. L'accidente è dovuto a un guasto al motore. A mezzanotte l'aviatore era agonizzante.

CETTIGNE, 21. — Il principe Nicola ha ricevuto il ministro ellenico, per la presentazione di una lettera di felicitazioni dei Sovrani di Grecia; ha ricevuto pure il ministro di Russia, che gli ha partecipato l'arrivo pel 26 corrente della squadra, con un rappresentante dello Czar.

Il console generale del Montenegro a Roma, comm. Popovic, è stato insignito dell'ordine di Danilo di secondo grado.

Il ministro d'Austria-Ungheria è atteso il 22 corrente.

CETTIGNE, 21. — Il Re di Bulgaria è giunto ad Antivari alle ore 10, salutato con salve di 21 colpi di cannone e con calorose acclamazioni.

Il principe Danilo e la principessa Militza si sono recati a bordo a salutare il Re.

Il Re e i Principi sono quindi sbarcati e si sono recati alla villa del principe Topolitza, donde sono usciti, dopo breve tempo per assistere alla messa all'arcivescovado di Antivari.

A mezzodì ha luogo una colazione alla villa di Topolitza.

Il Re Ferdinando giungerà a Cettigne alle 5 pom. e stasera alle 8 il principe Nicola offrirà in suo onore un pranzo di gala di trentadue coperti nel quale vi sarà uno scambio di brindisi.

Vi è grande entusiasmo nella popolazione.

ATENE, 21. — Le operazioni per le elezioni dei deputati dell'assemblea nazionale proseguono dappertutto in mezzo alla calma.

Il ministro inglese M. W. Churchill che si trova ad Atene, avendo espresso il desiderio di assistere alle operazioni elettorali, è stato accompagnato a visitare parecchie sezioni mentre gli elettori si recavano a deporre il loro voto.

CAMBRAI, 21. — L'aviatore De Baecker ha ripreso la conoscenza ieri sera. Si nutrivano vive inquietudini per il suo stato di salute. Le sue condizioni sono oggi relativamente soddisfacenti, ma perdurano sempre gravi.

Si crede che l'aviatore non abbia riportato la frattura del cranio.

I medici hanno constatato che De Baecker ha riportato la frattura del polso sinistro e delle ossa nasali, ed una profonda ferita dell'arcata sopraciglíare.

CHALONS SUR SAONE, 21. — Inaugurando un monumento al dottor Mauchamps, assassinato nel 1907 a Marrakesch, il ministro degli esteri, Pichon, ha pronunziato un discorso, nel quale ha illustrato la politica francese al Marocco.

Non resta - ha soggiunto - che continuare nella pace, perchè siamo nemici di qualunque avventura guerresca e la lealtà che costituisce la base della nostra politica fu la causa particolare che ci permise di aumentare il credito di cui già godeva la nostra diplomazia. Occorre continuare nell'opera intrapresa per tutelare il nostro onore e difendere la nostra posizione sulla terra africana.

Pichon ha dichiarato che, se il Maghzen eseguirà gli impegni

contratti, e se le tribù che ne dipendono non minacceranno la sicurezza dei francesi, la Francia si asterrà a sua volta da qualsiasi azione offensiva. Ha terminato rendendo omaggio a coloro che, come Mauchamps, sacrificarono la loro vita per il servizio della patria.

ANTIVARI, 21. — Alla colazione offerta dal principe Danilo nella villa di Topolitza in onore del Re dei bulgari hanno preso parte tutti i personaggi che accompagnano il Re, i personaggi del seguito del principe Danilo, il governatore di Antivari e il consigliere delegato della compagnia di Antivari, Volpi.

Dopo la colazione il Re, i principi Boris e Danilo ed i personaggi dei loro seguiti in sette automobili *Fiat* sono partiti per Cettigne.

AUGUSTA (BAVIERA), 21. — La 57ª assemblea generale dei cattolici tedeschi è stata aperta stamane con una messa solenne celebrata nella cattedrale.

Nel pomeriggio vi è stata una processione, alla quale vi hanno partecipato alcune migliaia di persone.

ATENE, 21. — Le elezioni per l'Assemblea nazionale si sono svolte oggi senza incidenti.

I risultati definitivi non potranno essere conosciuti prima di martedì.

I risultati finora conosciuti delle votazioni di Atene e del Pireo danno una forte maggioranza alla lista popolare sulla lista concordata fra i due partiti theotokista e rallista.

Finora sembra che Venizelos riesca capolista in ambedue le città.

CETTIGNE, 21. — Il Re di Bulgaria, col principe Boris e col seguito, è giunto stasera alle 7, salutato con salve di cannone ed entusiasticamente acclamato dalla folla.

Hanno reso gli onori militari seimila riservisti agli ordini del generale Vukotic.

Il principe Nicola, coi figli ed i ministri, attendevano il Re fuori del palazzo. I due Sovrani si sono baciati en abbracciati tre volte, hanno passato in rivista la compagnia d'onore e sono poi entrati nel palazzo, ove attendevano il Re la principessa Milena e la famiglia principesca.

WASHINGTON, 22. — Il dipartimento di Stato conferma la notizia della vittoria delle truppe del generale Estrada al Nicaragua; aggiunge che il pànico regna a Managua e che Madriz si prepara a fuggire all'estero.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio romano

21 agosto 1910.

Il barometro è ridotto allo zero	0° a mare.
L'altezza della stazione è di metri	50.60.
Barometro a mezzodì	761.30.
Umidità relativa a mezzodì	39.
Vento a mezzodì	SW.
Stato del cielo a mezzodì	sereno.
Termometro centigrado: massimo	31.4.
Termometro centigrado: minimo	19.0.
Pioggia	—

21 agosto 1910.

In Europa: pressione massima di 765 sui Pirenei, Svizzera, Austria e Bulgaria, **minima di** 750 sulla Russia centrale.

In Italia nelle 24 ore: barometro lievemente abbassato sulle isole, salito altrove, fino a 2 mm. circa in val Padana; temperatura aumentata sull'alta Italia, sul versante Adriatico meridionale ed in Sardegna, lievemente diminuita altrove; nessun fenomeno notevole.

Barometro: pressochè livellato tra 765 e 766.

Probabilità: venti moderati vari, cielo generalmente sereno.

BOLLETTINO METEORICO

dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 21 agosto 1910.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente Massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente Minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	—	—	—	—
Genova	sereno	calmo	25 4	22 1
Spezia	sereno	calmo	29 1	20 5
Cuneo	sereno	—	29 6	21 3
Torino	1/4 coperto	—	28 4	18 0
Alessandria	sereno	—	32 0	18 5
Novara	1/4 coperto	—	32 0	20 0
Domodossola	sereno	—	32 8	13 5
Pavia	3/4 coperto	—	32 5	17 0
Milano	3/4 coperto	—	34 5	20 8
Como	—	—	—	—
Sondrio	sereno	—	30 4	18 7
Bergamo	—	—	—	—
Brescia	3/4 coperto	—	29 6	19 9
Cremona	sereno	—	31 5	21 9
Mantova	sereno	—	30 2	16 0
Verona	sereno	—	31 8	21 0
Belluno	sereno	—	27 9	19 3
Udine	sereno	—	29 0	20 7
Treviso	sereno	—	30 8	22 2
Venezia	—	—	—	—
Padova	nebbioso	—	29 7	20 7
Rovigo	—	—	—	—
Piacenza	sereno	—	30 2	20 4
Parma	sereno	—	31 1	21 7
Reggio Emilia	sereno	—	31 2	21 4
Modena	sereno	—	30 1	21 7
Ferrara	sereno	—	31 6	21 4
Bologna	sereno	—	31 9	23 6
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	sereno	—	31 8	22 8
Pesaro	sereno	calmo	29 5	19 0
Ancona	sereno	calmo	31 8	22 8
Urbino	sereno	—	29 8	21 4
Macerata	sereno	—	31 0	23 7
Ascoli Piceno	—	—	—	—
Perugia	sereno	—	29 4	18 8
Camerino	sereno	—	30 1	20 0
Lucca	nebbioso	—	28 1	17 2
Pisa	sereno	—	27 7	15 8
Livorno	sereno	calmo	28 0	18 0
Firenze	sereno	—	29 5	17 2
Arezzo	sereno	—	31 0	18 2
Siena	—	—	—	—
Grosseto	sereno	—	29 2	17 0
Roma	nebbioso	—	30 8	19 0
Teramo	—	—	—	—
Chieti	sereno	—	28 4	22 0
Aquila	sereno	—	29 7	17 3
Agnone	sereno	—	31 0	18 4
Foggia	sereno	—	35 1	21 3
Bari	sereno	calmo	29 6	19 4
Lecce	sereno	—	32 0	21 7
Caserta	—	—	—	—
Napoli	sereno	calmo	27 8	20 8
Benevento	sereno	—	32 8	18 2
Avellino	sereno	—	28 2	15 4
Caggiano	sereno	—	28 4	19 4
Potenza	sereno	—	29 9	18 3
Cosenza	sereno	—	23 0	19 0
Tiriolo	sereno	—	28 9	18 7
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	sereno	calmo	26 6	20 3
Palermo	sereno	calmo	30 3	15 5
Porto Empedocle	sereno	calmo	26 0	20 1
Caltanissetta	sereno	—	31 8	22 7
Messina	sereno	legg. mosso	33 1	22 3
Catania	sereno	calmo	31 2	20 5
Siracusa	sereno	legg. mosso	30 7	21 8
Cagliari	sereno	calmo	31 2	17 2
Sassari	sereno	—	29 8	21 8

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile.*